INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

38a jaro Julio–aŭgusto 1986 N-ro 4



Restaĵo de antaŭtertrema stacidomo de Skopje, Jugoslavio.

REDAKTORA BABILO

Nia 38a kongreso finiĝis. 38 kongresoj dum 38 jaroj. Impone! Kaj la 38a brile enviciĝas inter la antaŭaj 37. La faka elemento ĉiam pli kaj pli altrudas sin. Feliĉe!

En la jena postkongresa numero de IF vi trovas kelkajn liniojn pri la kongreso, mesaĝon de paco, diversajn raportojn kaj resumon de la fakprelego. Krome la aktualaĵojn el 6 landoj, kio estas ĉiam pli kaj pli interesa kaj aktuala parto de la kongresoj.

Car la ekonomio bedaŭrinde ne toleras pligrandigon de nia revuo IF, ni devas kun sanganta koro prokrasti ĝis la venonta numero la resumon de la agado de la landaj asocioj kaj la protokolon. Same pri unuaj informoj pri la 39a en Katowice, Pollando.

Sed tiaj estas la krudaj cirkonstancoj, almenaŭ ĝis iu mecenato malkovras la signifon kaj neceson de nia periodaĵo, eksponanto de nia laboro.

Rapide do flugu la somero, sed ĝuu ĝin laŭ viaj eblecoj ĝis medolo.

Gis en septembro.

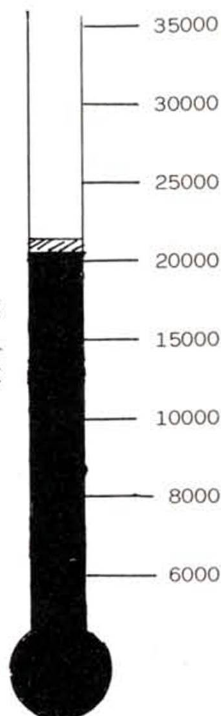
Red.

TERMINARA FONDUSO

Kiel vi povas legi aliloke la Terminara Komisiono daŭre progresas en la laboro pri la fakaj terminoj, kaj ankaŭ sukcesas pro bonkoraj membroj la Terminara Fonduso, sed ne hezitu, la termometro povas elteni ankoraŭ multajn kiontribuojn.

Anataŭa sumo	20311,10 DKK
anonima	2135,00 -
entute	22446,10 DKK

Kasisto



INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretariejo: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst
Redaktoro: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved
Cion por kaj pri "Internacia Fervojisto" bonvolu sendi al la redaktoro.
Poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj)
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev



Kongresejo

38A IFEF-KONGRESO

FERVOJO KAJ ESPERANTO - PONTOJ DE PACO

La 38a IFEF-kongreso estis riĉa travivaĵo. En la sunbriligita Skopje kolektiĝis 715 kongresanoj el 18 landoj. Kongresejo estis grandega konstruaĵo kun sufiĉe da salonoj por preskaŭ ĉiuj programeroj. Komprenebleokazis la kutima komenca ĥaoso, kaj ni spertis la mirigan situacion, ke la membroj de "Organiza Kongresa Komitato" (ne intermiksu kun LKK) ne povis paroli kun ni, nek povis tion la monŝanĝantoj!

Inaŭguro de la kongreso okazis dimanĉon post impona ĥorkantado. Salutis la kongreson en la loka lingvo urba kaj fervojaj reprezentantoj kaj en la internacia FISAIC-kasisto Hutmacher kaj - pere de alsendita letero - la ĝenerala direktoro de Danaj Ŝtatfervojoj

En sia malferma parolado la prezidanto de IFEF, Joachim Giessner, esprimis i a jenajn pensojn:

"Ni kunvenas ĉi-foje en aparte grava jaro, kiu de la Unuiĝintaj Nacioj estas proklamita Jaro de Paco. Guste ni fervojistaj esperantistoj havas rajton kaj devon samtempe, kunveni en la senco de tiu proklamo. Car en duobla maniero ni praktikas tion, kion la proklamo postulas: profesie ni ĉiutage pace laboras por bonfartigo de la homoj, kaj kiel esperantistoj ni sendube kaj tre intensive agadas samdirekten. Nia konata slogano "Fervojoj ligas landojn, Esperanto popolojn" ne estas nuraj vortoj, sed trafa priskribo de la esenco de nia fervojista Esperanto-movado. En tio troviĝas la sekreto,kial la fervojista movado ekzistas jam pli ol 75 jarojn kiel priatentita kaj tre aktiva branĉo de la ĝenerala Esperanto-movado, kaj kial ĝi kapablas organizi jam sian 38an kongreson. Fiere ni rajtas konstati, ke la renomo de la IFEF-kongresoj ne estas malbona.

Lige al tiu speciala situacio LKK deziris substreki la gravecon de tiu duspura agado per la aparta kongresslogano "Fervojo kaj Esperanto - pontoj de paco". Paco, kiu baziĝas sur profesia laboro, sur estimo kaj malperforto. Per tia agadmaniero ni mil- kaj milfoje pruvas, ke mondvasta kunvivado de homoj eblas, se oni permesas al ili libere apliki tiujn premisojn.

Kaj laŭ propono de LKK tiu kongreso eĉ intencas disvastigi specialan porpacan mesaĝon, kiu vokos ĉiujn homojn kun bona volo ekkoni la danĝerojn, pri kiuj ne aparte necesas paroli, kiuj minacas la mondon entute - ekkoni ilin kaj agi laŭforte.

Kiam oni kun sukceso intencas fari ion por vera paco, oni bezonas konvinkon, nome la firman konvinkon, ke oni disponas siajn fortojn por io bona, nobla. La interna certeco, ke oni dediĉas sin al "La Bono", ke oni faras bonan por aliaj homoj, donas nekredeblajn fortojn eĉ al homoj, kiuj ĝis tiam eble nenion sciis pri siaj propraj fortoj. Krei bonon sen perforto, tiajn principojn defendis homoj kiel Mahatma Gandhi kaj Martin Luther King, kiu lasta ricevis la Nobel-pacpremion. Ni ne arogu al ni, ke ni posedas internajn fortojn kaj

rezistokapablon kiel tiuj elstaraj homoj. Tamen la paca komuneco estas nia forto. Pli ol ĝis nun ni devos konsciiĝi pri tiu komuna forto. Sed ankaŭ pli ol ĝis nun necesos, ke la lingvo Esperanto ne nur estas rigardata kiel praktike uzebla helpilo - kio ĝi kompreneble estas - sed ĉiu vera esperantisto praktiku per tiu grandioza helpilo tion, kion d-ro Zamenhof celis jam antaŭ 100 jaroj. Tiam li ne sciis, en kiu danĝero ŝvebos la esperantistoj kaj la tuta homaro 100 jarojn poste. Tiam li ne povis scii, **kian** eminentan rolon lia lingvo iam povus transpreni.

Ĉiu esperantisto, eĉ ĉiu simpatianto, ĉi-rilate kapablas kunhelpi. Neniu diru, ke liaj lingvoscioj ne sufiĉas. Necesas krei bastionon de defendantoj de tiu ideo pri mondvasta plenpaca kunekzistado sendepende de politikaj, religiaj, rasaj, kulturaj diferencoj. Guste nun antaŭ la signifoplena jubileo de la esperantismo por ni povas ekzisti nur unu ĉefcelo: mobilizi ĉiujn fortojn por kunhelpi en la klopodado de ĉiuj bonvolemaj homoj de tiu planedo tero, nome malebligi la pereon de la homaro, ĉu per planita praktikado, ĉu per neintencitaj katastrofoj. Pensigu nin la vortoj de Zamenhof en lia poemo "La Vojo", kiuj en la nuntempo akiris neniam de li antaŭviditan signifon: "Obstine antaŭen, la nepoj vin benos". Car Zamenhof ne povis imagi al si, kion ni nun vivantaj homoj vole nevole **povas** preskaŭ jam devas imagi: ke ne plu ekzistas nepoj.

Tri ecojn Zamenhof citis en tiu sama poemo: espero, obstino, pacienco. Ciuj tri estas karakterizaj por ni esperantistoj. Helpe de ili ni daŭrigu, plifortigu, multobligu nian agadon kaj ĉiam sentu nin portataj de ili; sed ĉefe de tiu el la tri ecoj, kiu dum ĉiuj epokoj kaj ĉiuj cirkonstancoj helpis al milionoj kaj milionoj da homoj elteni ĉiun ajn situacion, atingi ĉiun ajn celon: la **espero**. Gin ni portu en ni sur la peza vojo en la estontecon. Kaj mi deziras, ke ankaŭ tiu ĉi kongreso fariĝu promesplena paŝo sur tiu vojo. Kun tiu deziro mi malfermas la 38an IFEF-kongreson.

STRATNOMIGO

Dum urba rondveturo estis inaŭgurita strato Esperanto en la kvartalo Karpoŝ. Sur la nomŝildo legeblas per cirilaj literoj "Ulica Esperanto". La inaŭguron faris IFEF-prezidanto Giessner.



DISTINGOJ

Antaŭ la baleda vespero okazis du distingoj, 90jara Josip Zupaniĉ el Zagreb estis nomumita Honora Membro de IFEF pro liaj meritoj dum plurjardeka Esperanto-laboro, kaj magistro Gvozden Sredić ricevis la oran medalon de FISAIC pro siaj meritoj en la laboro de IFEF kaj JAFE.



SALUTLETEROJ

Al la kongreso venis pluraj gravaj leteraj salutoj. Ni menciu tiun de s-ro Lazar Koliŝevski, membro de Jugoslavia federacia konsilantaro, malnova esperantisto kaj tre proksima kunlaboranto de Marŝalo Tito, de f-ino Germaine Lemmonier, honora membro de IFEF, kaj de d-ro Imre Petheŝ, prezidanto de MEM, kiu skribis:

"Nun kiam la Generala Asembleo de la Unuiĝintaj Nacioj deklaris la kurantan jaron al "Internacia Jaro de Paco" oni ne povas elekti pli konvenan kongres-sloganon, kiel: "Fervojo kaj Esperanto - Pontoj de Paco", ĉar ĝi bonege emfazas la jam daŭran progreseman agadon de IFEF kaj de ties anoj!

La porpaca klopodo de la Fervojistaj Esperantistoj estas mondkonata, certigas tion ankaŭ la historio de IFEF.

La fervojistoj ĉiam favore klopodas por la paco, ĉar ili bone scias, ke nur en pacaj cirkonstancoj ekzistas eblecoj kunlabori kaj efektivigi la veran internacian fakagadon kaj evoluadi la interkonatiĝon de la fervojistoj.

Ĉijare ni havas pli grandan eblecon, eventon por antaŭhelpi la kunlaboron inter la fervojistoj kaj aliaj esperantistoj, eĉ inter ĉiuj homoj, ĉar la deklaro de UN havas specialan signifon, tial, ke oni unu tempopunkton dediĉu pri la koncentrigo de la intereso por akcelado de pacidealo kaj ĉiuj ŝtatoj, internaciaj organizaĵoj kaj homoj povu pruvi la devigitecojn rilate al paco, pere de ĉiu ebla maniero."

Pri multegaj kongresaj eventoj ne eblas skribi pro manko de spaco en IF. Pluraj periodaĵoj de landaj asocioj raportis/os pri impresoj kaj programeroj.

La kongreso akceptis "mesaĝon de paco", kiun ni represas ĉi-sube.

Finiĝis sukcese la 38a. Nun ni rigardas antaŭen al la 39a en Katowice, Pollando, al kiu afable invitis fervoja direktoro Aleksander Rodak, persone ĉeestinta en la 37a kaj 38a IFEF-kongresoj.

MESAĜO DE PACO - AL ĈIUJ CIVITANOJ DE LA MONDO

Ni centoj de fervojistoj esperantistoj el 18 landoj apartenantaj al diversaj politikaj sistemoj, el nordo kaj sudo, oriento kaj okcidento, fratiĝintaj ĉi tie en Skopje, urbo de internacia solidareco, en zorgo pri la estonteco de la homaro, invitas ĉiujn ŝtatajn respondeculojn kaj aliajn respondecajn civitanojn kaj entute ĉiujn homojn,

- agi por plenpaca solvo de eventualaj konfliktoj inter ŝtatoj,
- krei per fervojo kaj la internacia lingvo Esperanto kaj per ĉiuj aliaj konvenaj rimedoj pontojn de paco inter la popoloj de la mondo,
- kaj helpe de tio certigi interkomprenigon kaj senzorgan estontecon por ĉiuj homoj sur la planedo TERO, ĉar tiu ĉi estas la sola, pri kiu ni disponas.

Ĉiuj partoprenu en tiuj klopodoj, kaj ne limigu ilin je la JARO DE PACO aŭ je la sekvontaj jardekoj aŭ jarcentoj, sed realigu ilin por ĉiam, ĉiu laŭ sia povo. Oni klopodu kompreni siajn kunulojn, por esti komprenata ankaŭ de ili, sendepende de lingvaj, kulturaj, politikaj, religiaj, rasaj aŭ iuj ajn aliaj baroj.

Ni pledu por plenpaca kunekzistado -
ni pledu por malarmigo -
ni pledu por senmilita estonteco.

La homa raso finfine pruvu sian saĝecon kaj per ĝi certigu pacon sur la tero.

Skopje, la 20an de majo 1986.

HORARO POR JUGOSLAVIO KUN ESPERANTO-TEKSTO

Jen aktuala novaĵo el Jugoslavio:

La nova horarlibro de JŽ por somero 1986 kaj vintro 1986/87 enhavas 2,5 paĝojn en la Internacia Lingvo. Oni eksplikas, ke la horaro konsistas el jenaj kvar partoj: informa parto, horaro de internaciaj trajnoj, horaro de rektaj trajnoj kaj horaro en interna trafiko. Sekvas klarigo de signoj kaj fine Generalaj kondiĉoj por transporto de pasaĝeroj kun la plej gravaj tarifdetaloj. Tre utila estas ankaŭ la lasta ĉapitro pri rabatoj.

Gratulon al JAFE ke ili sukcesis konvinki la kompetentajn personojn, ke ankaŭ la vojaĝemaj esperantistoj en tutmondo estas celgrupo sur la pasaĝertransporta merkato, kiu valoras ĉi tiun informservon, kiun nuntempe ofertas la fervojaj horarlibroj en Bulgario, Ĉeĥoslovakio, Danlando, Hungario, Italio, Jugoslavio, Norvegio kaj Pollando.

30JARA JUBILEO DE JUGOSLAVIA FERVOJISTO

Jugoslavia Asocio de Fervojistoj Esperantistoj (JAFE) jam 30 jarojn senĉese aperigas propran bultenon sub la nomo JUGOSLAVIA FERVOJISTO. Kvankam ĝi ne estas la plej aĝa en la familio de fervojistaj bultenoj (ekzemple INTERNACIA FERVOJISTO aperas 38 jarojn, FERVOJISTO de nederlandaj kolegoj aperas 39 jarojn ktp) tamen ni trovas tiun jubileon menciinda) ĉar tiu bulteno estas la plej longdaŭra Esperanta gazeto en Jugoslavio.

La bulteno Jugoslavia Fervojisto komencis aperadi en la jaro 1956 en Zagreb kiel organo de tiea Fervojista Esperanto-Societo. Post la kvara numero ĝi fariĝis organo de JAFE kaj tiun rolon ĝi ludas kun granda sukceso ankaŭ nuntempe. Intertempe la bulteno pasis diversajn evolu-periodojn: siatempe ĝi aperis kiel monata luksa ilustrita revuo, poste ĝi fariĝis ekstere pli modesta multobligita bulteno, sed ĉiam ĝi gardis altan nivelon de faka kaj organiza ligilo de jugoslaviaj fervojistoj esperantistoj. Precipe estis grava ĝia rolo en kompilado de fakaj terminoj kio rezultis per aperigo Fervoja terminareto serbokroata-esperanta kun 3000 terminoj (okaze de la 23a IFEF-kongreso en Maribor).

En la solena parto de la regula jarkunveno de JAFE kiu okazis la 19-an de aprilo 1986 en Zagreb estis disdonitaj pluraj memor-diplomoj al kunlaborantoj kaj redaktoroj de JUGOSLAVIA FERVOJISTO. Inter ili la plej grandan aplaŭdon rikoltis Josip ZUPANIĆ, 90jara veterano de fervojista Esperanto-movado kiu en la 38a IFEF-kongreso en Skopje fariĝis honora membro de IFEF. F.Ero

PROSPEKTO PRI JUGOSLAVIAJ FERVOJOJ

Okaze de la 38a IFEF-kongreso en Skopje, Unuiĝo de Jugoslaviaj Fervojoj (ĝenerala direkcio) aperigis plaĉan fald-prospekton sub la titolo "Jugoslaviaj Fervojoj prezentas sin". La prospekto enhavas bazajn informojn pri Jugoslaviaj Fervojoj dividitaj en tri partoj:

- iom da historio
- stato kaj perspektivoj
- organizo kaj soci-politika aktiveco (kie estas menciitaj ankaŭ esperantistoj). Aŭtoro de la teksto estas mgro Gvozden SREDIĆ, prezidanto de JAFE.

Sur la internaj paĝoj de la prospekto troviĝas mapo de la reto de Jugoslaviaj Fervojoj.

La prospekto estas mendebla (senpage) ĉe la jena adreso:
JAFE (ZJŽ), poŝtfako 563,
YU 11001-Beograd (Jugoslavio).

F.Ero

RESUMO DE LA FAKPRELEGO OKAZE DE LA 38A IFEF-KONGRESO SKOPJE, DE LA 17A ĜIS LA 23A DE MAJO 1986

mgro Gvozden SREDIC, kunordiga konsilanto
de la Unuiĝo de Jugoslaviaj Fervojoj, Beograd

INTERNACIA TRANSPORTA MERKATO DE FACILE PEREEMAJ VAROJ - KOMUNA AKTIVECO DE EŬROPAJ FERVOJOJ EN KADRO DE LA SOCIETO INTERFRIGO

Transporto de facile pereemaj produktoj reprezentas specialan segmenton de transporta merkato kun multaj specifaj karakterizaĵoj. Demando pri tiuj transportoj estas subigita al grandaj sezonaj, geografiaj kaj aliaj osciladoj, dum la varo mem plej ofte postulas specialan traktadon en la transporto. Cetere, oni povas tion plej facile konkludi el la strukturo de tiuj produktoj kiuj emfazas ekzemple jenajn kategoriojn de varoj:

- fruktoj kaj legomoj, freŝaj aŭ prilaboritaj kaj transportataj en diversaj pakaĵoj (boteloj, konservujoj, kestoj, sakoj ktp),
- viando kaj ellaboraĵoj el viando,
- fiŝoj (freŝaj aŭ prilaboritaj),
- ovoj,
- lakto kaj laktaj produktoj,
- trinkaĵoj (biero, vino, diversaj refreŝigaj trinkaĵoj),
- specialaj facile pereemaj manĝaĵoj kiel ĉokolado kukoj k.s.,
- ĉiam pli larĝa skalo da diversaj kemiaj kaj aliaj industriaj produktoj kies naturo postulas specialajn transport-kondiĉojn rilate dumvojan temperaturon.

Kiel oni povas vidi el tiu certe ne kompleta listo, temas pri tre diversspecaj produktoj, kiuj tamen havas unu komunan econ: tio estas la fakto ke ili facile kaj rapide pereas. Tial ili postulas dum la transporto konstantan temperaturon (sub aŭ super 0°C), kiun oni povas certigi nur per speciala oferto de transportantoj laŭregule ampleksanta jenajn elementojn:

- specialajn transportajn rimedojn (fridŝipoj, vagonoj, aŭtomobiloj aŭ kontenerojn),
- rapidecon de transporto adaptitan al la longeco de transporta vojo,
- dumvojan kontrolon pri la kvalito de transporto (rapideco, temperaturo),
- konkurencan totalan transport-prezon.

Ĉi tiujn kondiĉojn plenumas jam de longe ankaŭ eŭropaj fervojoj kiuj al la transporta merkato de facile pereemaj varoj dediĉas apartan kaj ĉiam pli grandan atenton. Tion oni povas vidi inter alie el la nombro de specialaj frid-vagonoj kiuj cirkulas sur la reto de eŭropaj fervojoj, el la nombro de specialaj trajnoj por tiaj varoj (tiel nomataj trans eŭropaj vareksspresoj - TEEM) kaj fine sed ne laŭ la graveco, el la komuna agado sur tiu merkato en kadro de speciala komuna entrepreno - la societo INTERFRIGO.

La internacia fervoja societo por transporto de facile pereemaj varoj - INTERFRIGO estas fondita en la jaro 1949. Intertempe preskaŭ ĉiuj eŭropaj (kaj iuj ekstereŭropaj) fervojoj fariĝis ĝiaj membroj. La transportoj en kadro de la societo INTERFRIGO estas eblaj ankaŭ sur la reto de fervojoj ne apartenantaj (ankoraŭ) al tiu societo, sed sur la bazo de specialaj kontraktoj.

La societo INTERFRIGO disponas pri 20.248 da diverstipaj frid-vagonoj el kio proksimume unu triono apartenas al la Societo mem kaj du trionoj estas daŭre submetitaj al ĝia rega-

do flanke de fervojoj membroj. Jam okaze de la konstruado tiuj vagonoj estas tiel projektitaj ke la dum transporta perdo de la temperaturo estas limigita al la plej malalta grado (ekzemple, per ellaboro de vagon-kestoj laŭ tiel nomata "sandviĉa" teknologio). Krom tio, tiuj vagonoj estas ekipitaj per specialaj fontoj de varmeco (fornoj) aŭ malvarmeco (motoroj, ventoliloj, akva aŭ seka glacio, fluida azoto ktp).

Transporto de frid-vagonoj sur la reto de eŭropaj fervojoj okazas principe en la rapidigita procedo kun limigita restado en ranĝ- kaj limstacioj. Por la internacia transporto oni plej ofte utiligas internaciajn varekspres-trajnojn (TEEM) kiuj atingas relative altajn mezajn rapidecojn. Krom tio, la sendaĵoj en frid-vagonoj estas senĉese subigitaj al la dumvoja kontrolo pere de reto de kontrolaj stacioj sur la linioj de ĉiuj eŭropaj fervojoj.

Tiamaniere eŭropaj fervojoj en kadro de la societo INTERFRIGO certigas optimumajn kondiĉojn por transporto de facile pereemaj varoj. Tio ebligas al ili akiri ĉiam pri multajn tiajn transportojn kaj kontentigi dezirojn de siaj klientoj sur tiu tre sentema segmento de la internacia transporta merkato.

RAPORTO DE TERMINARA KOMISIONO

La terminara komisiono okazigis sian unuan dumkongresan kunsidon lundon antaŭtagmeze. Partoprenis ĝin 18 kongresanoj el 14 landoj.

Laŭ la tagordo oni traktis unue la staton de traduklaboro surbaze de LG III. Oni konstatis, ke malgraŭ la sistemo de ĝisnunaj laboretapoj ankoraŭ daŭras la polurado de dube tradukitaj terminoj, precipe ĉe sinonimaj vortoj, kiujn tradukis pluraj terminaraj kunlaborantoj. Por la aperigo de definitiva traduko oni decidis, ke ĉiu termino havu unu interkonsentitan tradukon kaj se la termino konsistas el pluraj vortoj, ĝi aperu nur unufoje sub la komenca litero de baza vorto.

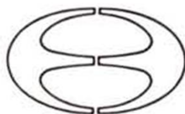
En la plua parto de la tagordo oni konstatis, ke la livero de materialo, kiun UIC presigos en LG IV, malrapide alvenas. Por gajni tempon oni decidis, ke la terminoj sub A kaj B estu distribuataj el ĝisnunaj respondecaj terminaraj kunlaborantoj por tiuj du literoj, kiuj vicigos la novajn terminojn sub indeksumitaj kodnumeroj post la fino de ĝisnuna tradukita stoko.

Raportis: Ing. Ludoviko Sekereŝ

FAKPRELEGA KOMISIONO

Fakprelega komisiono lunde la 19an okazigis kunsidon laŭ la oficialigita tagordo. La komisiongvidanto Gunnar Thuesen esprimis kontentecon, ĉar tiom multe da personoj ekinteresiĝas pri FK-laboro. Fakprelegantoj kolegoj por la 39a en Polujo prezentis temon por fakprelego. Ĉeestis reprezentantoj de la ĉijara kongreslando, kaj FK dankis al ili por farita ĝustatempa laboro pri la fakprelegaj preparoj. FK ankaŭ substrekis la valoron kaj neceson, kiun kontaktuloj en ĉiuj landoj ekdeziris, esti pli bone informataj pri fakprelegoj prezentitaj diversloke en kaj ekster nia rondo. Post diversa diskutado la kunveno povis konstati, ke tre necesas flegi la grandiĝantan intereson pri la fakaj prezentadoj.

Raportis: Gunnar Thuesen



FERVOJAJ NOVAJOJ EL DIVERSAJ LANDOJ

PREZENTITAJ DUM LA 38A IFEF-KONGRESO EN SKOPJE 1986

ALBANIO fervoje ligita kun Jugoslavio.

Tiu ne bone konata lando inter Jugoslavio kaj Grekio, kun multe da montoj, havas areon kiel Belgio (ĉ. 30 mil km²) sed kun nur 3 milionoj da loĝantoj (Belgio havas 10 milionojn).

La planoj interligi albanajn kaj jugoslaviajn fervojojn estas relative malnovaj, ili datas el tempo de la Dua Mondmilito, ekĝermis dum la naciliberiga batalo de partizanoj en ambaŭ landoj, kiuj treege bezonis relvojojn dum la reciprokaj helpoj militofine kaj dum la postmilitaj rekonstruoj. Sed ve! La politikaj cirkonstancoj ne nur en Albanio kaj Jugoslavio, sed vaste en Eŭropo sufokis la ideon kaj forŝovis ĝian realigon ĝis ĉi tiu jardeko.

En 1979 la reprezentantoj de ambaŭ ŝtataj registaroj - traktante la ĉiam pli kreskantan albanan ŝosean internacian trafikon tra teritorio de Jugoslavio - interkonsentis pri fervojliniokonstruado inter la du landoj. Sekvis la konstrufakaj konsultoj de fervojistoj ambaŭflanke. La jugoslaviaj projektantoj ofertis kelkajn variantojn por kunligi la albanajn fervojliniojn kun makedonaj fervojlinioj kaj unu kun novekonstruita parto de fervojlinio Beograd-Bar tra teritorio de Montenegro. La albanoj preferis tiun lastan. Oni interkonsentis pri fervojlinio inter Titograd en Jugoslavio kaj Ŝkodra en Albanio principe tiel, ke ĉiu lando konstruu sian parton sur sia teritorio.

La nuntempa fervoja reto en Albanio longas 436 km. La unua normalŝpura linio estas konstruita antaŭ nur 40 jaroj (en 1947) de Durres al Peqin. En aŭtuno 1985 mankis nur 60 km interliga trako de Ŝkodra al Titograd, pri kies konstruado la du ŝtatoj jam 1979 faris kontrakton. Tamen nur pro la vartrafiko, ne por pasaĝeraj trajnoj ...

La nova linio sekvas dum 26 km sur jugoslavia flanko la traceon de la ŝoseo el Titograd tra Tuzi al la landlima kontrolejo Hani i Hotit, poste 36 km denove paralele kun la ŝoseo ĝis Ŝkodra. En decembro pasintjare la interligo realiĝis.

La ĉefan projekton por la jugoslavia parto projektis la Buroo por projektado ĉe Jugoslaviaj Fervojoj en Beograd. Ĝi havas karakteron de linio sur ebena teritorio sen konsiderindaj deklivoj. Tamen, sur sia traceo ĝi havas multajn digojn, pontojn, viaduktojn kaj eĉ du pli longajn tunelojn. La sola stacio estas Tuzi. Samtempe ĝi do estas la limstacio flanke de Jugoslavio.

Sur albania flanko la trako pasas super la ŝosea kontrolejo Hani i Hotit; ĝi jam pretis en januaro 85. La reloj longas maks. 25 m, ili pezas 49 kg/m, kaj daŭras la ekipado de la linio per signaliloj kaj aliaj necesaj instalaĵoj. Flanke de Jugoslavio la trarigardo de komplete ekipita fervojlinio ĝuste nun okazas, kaze ke por la antaŭstaranta horarŝanĝo oni planas transdoni al ekspluatado la tutan fervojlinion de Titograd ĝis Ŝkodra.

En la stacio de Ŝkodra: unu kajo, du trakoj. Tamen la pasaĝera trafiko ĉi tie ludas ne malgravan rolon, ĉar privataj aŭtomobiloj absolute ne ekzistas. Du pasaĝeraj trajnoj trafikas al la ĉefurbo Tirana kaj de tie al la havenurbo Durres.

Por memorigo: Tirana, la ĉefurbo, situas sur proks. sama latitudo kiel Romo, kaj de Skopje nur 150 km birdfluge.

La kajo de la ĉefurba fervojstacio estas nur 7 m larĝa, kun po unu trako ambaŭflanke.

Grandan domon oni vane serĉas. Troveblas nur dometo por deĵorantoj, sur ĝia muro la tutlanda horaro. La biletojn oni vendas en tiucela dometo - ĉu mi diru "kiosko"? Ĝi staras vid-al-vide de la bariero.

En Albanio oni ne konstruas pasaĝerajn vagonojn. La bluaj vagonoj estas konstruitaj en Ĉinio, dum la brunaj venis el Pollando. La oficiala signo HSH = Hekurudha Shqiptar.

La trajnoj konsistas el 9-10 vagonoj, ilin trakcias dizelaj lokomotivoj importitaj el Ĉeĥoslovakio.

Kvaraksajn varvagonojn oni konstruas en Durres de post 1979.

Por la komenco ekfunkcios nur la vartrafiko, kaze ke la albanaj fervojoj aliĝis nur al Konvencio CIM. Se tio realiĝos, tiam ni fervojistoj esperantistoj povas diri, ke realiĝis la unua parto de nia slogano: RELOJ LIGAS LA LANDOJN - ESPERANTO LA POPOLOJN: Ni esperu, ke la ĉijara slogano maturigos la realigon ankaŭ por la alia sloganparto.

(Sekereŝ/Ritterspach)

(Noto de red: Artikoloj/noticoj pri albanaj fervojoj troviĝas en IF n-roj 1/1986, 6/1985, 6/1983, 5-6/1982).

Aŭstrio:

Novaĵo el la trajnoj: telefonado sen moneroj.

Jam de 1978 oni povas telefoni el trajnoj de ÖBB kien oni volas. La unua trajno estis "Transalpin". Hodiaŭ, ok jarojn poste, ĉiu Interurba trajno kaj ĉiu restoracia vagono havas telefonon.

La tekniko funkcias same kiel ĉe aŭtomobila telefono en la tielnomata reto "C" de la poŝto. La parolo radiofonie estas direktata el la trajno al la plej proksima fiksa poŝtradiofonejo kaj de tie en la publikan telefonreton. Ek de 1985 oni eĉ povas telefoni sen moneroj. Valorkartoj anstataŭas ilin. Ĉi tiun sistemon oni aplikas ĉe urbaj telefonĉeloj pli kaj pli, nun ankaŭ en trajnoj. Pasintan jaron oni komencis per tri trajnoj inter Vieno kaj Svislando, intertempe jam 25 trajnoj estas ekipitaj, tamen la du sistemoj ekzistas paralele. Celo estas instali en ĉiu trajno telefonon nur por valorkartoj, ĉar tiu tekniko suferas malpli je perturboj.

Kiel funkcias tio? Oni povas aĉeti valorkartojn por 50 aŭ 100 aŭstraj ŝilingoj jam en 33 stacidomoj de la "okcidenta" linio, krome en la restoracia vagono. Kaj jen la granda avantaĝo en internacia trafiko: telefono per moneroj nur povus "digesti" unu valuton, sed la restoraciavagona kelnero vendas la 50-ŝilingan valorkarton ankaŭ kontraŭ egalvaloro en svisaj frankoj aŭ germanaj markoj.

La valorkarton oni metas en la destinitan entranĉon de la telefono kaj jam oni povas elekti. La aparato lumcifere indikas, kiom da bonhavaĵo restas ankoraŭ, se ĝi estas elĉerpita, oni povas enŝovi novan valorkarton sen interrompi la parolaĵon. Ankaŭ propraokule oni povas ekkoni sur la magneta strio de la valorkarto, ĝis kiu grado ĝi jam estas uzita.

Ankoraŭ unu novaĵo: ĝis nun la tempo-impulsoj estas jam kalkulataj dum la elektado, do oni devas eĉ pagi, se la kunparolonto ne respondas aŭ estas okupata. Ek de aŭtuno pro tio la unuaj 36 sekundoj estos senpagaj: Do, parolu rapide - eble vi eĉ povos telefoni senpage!

(Greta Gössl)

Francio:

Pri la instalado de grandrapida fervoja linio al okcidento de Francio.

Ne kontesteble la nuna moderna epoko en Francio - kaj en la tuta Eŭropo - postulas la modernigon de niaj transportorimedoj. Nun aktualas la modernigo de la francaj fervojaj linioj, kiuj interligas Parizon kun la plej gravaj popolcentroj en la franca okcidento, ĝis la Atlantiko. Tial, ekde aŭtuno 1983, la konstruo kaj la en-trafikigo de grandrapida linio por veturmaterialo TGV al okcidento estis oficiale anoncita de la Prezidento de la Franca Respubli-

ko. Nome, en la nuna stadio, tia trafiko okazos de Paris-Montparnasse ĝis Le Mans kaj Tours.

Sed pli signifoplenaj ol frazoj estas la diabildoj, kiujn ni invitas vin spekti. Tio estas 10 diapozitivoj pri la komenca instalado de tiu LGV.

Bildo 1 prezentas mapon de la LGV Paris-Le Mans-Tours.

Bildo 2 prezentas instalaĵajn laborojn. La TGV veturos sub la enurbaj linioj B kaj C de RER pro la kontraŭbrua protekto de tiu urba zono. Tiu subtera parto de la linio estis 2014 metrojn longa.

Bildo 3. Jen staras la Norda enirejo de la tunelo en Sceaux. Ĝi komenciĝas ĉe la kilometropunkto 7,980 kaj ĝi finiĝas ĉe la KP 8,596. Estas videbla la bormaŝino, kiu boras kaj tranĉas la supran parton de la tunelo, tiel ebligante la instaladon de la supra tunelvolbo.

Bildo 4. Jen la trak-bazo de la LGV situanta en la departemento Eure et Loir. Ankaŭ estas videbla ponto por la aŭtomobila trafiko.

Bildo 5. En Villejust, ĉe la kilometropunkto 18,775 komenciĝas tunelo, kiu finiĝas ĉe la KP 23,580. Tie aperas la monstra tunel-bormaŝino nomita "tunnelier" en la franca lingvo. Ni uzas 2 tiajn maŝinojn por bori kaj konstrui 2 tunelojn, ĉar estas rimarkinde, ke ĉiu vetursenco de TGV estas unutraka. Vi sciu, ke estos fosataj kaj elskrapataj 600.000 kubmetroj da sablo, kaj estos produktataj kaj instalataj 100.000 kubmetroj da betono. Unu tunel-bormaŝino kostas pli ol 50 milionojn da frankoj kaj ĝi pezas 600 tunojn. La antaŭa parto por fosi konsistas el sesbraka "stelo" ekipita per tranĉ- kaj bor-ilaro. Tiu maŝino kapablas fosi cilindran truon, kies diametro estas 9,25 metroj. La totala longo de tiu ekipaĵaro estas 100 metroj; ĝia fosa potenco estas 300 kW. Tiu maŝino fosas kaj samtempe ĝi muntas la ringojn de la tunelo kaj interligas ilin. Bonvolu noti, ke la tunelkonstruado kostos pli ol 500 milionojn da frankoj kaj ankaŭ ke post tri jaroj la TGV povos tie veturi je 270 km/hore.

Bildo 6. Tie estas videbla la tunelbormaŝino starigita kontraŭ la loko, kiun oni nomas la "tunelenirejo-n".

Bildo 7. Per tiu bildo vi povas spekti la tunelinternon.

Bildo 8. Tio estas nova ponto por ebligi la aŭtomobiltrafikon.

Bildo 9. En la urbo Courtalain la LGV disvojas: unu linio al Le Mans, la alia al Tours. Pro tio aperas sur tiu bildo la koncernaj laboroj por instali malsam-nivelan trako-kruciĝejon.

Bildo 10. Tiu mapo estas nomita de la francoj "arbo kun buloj". Fakte ĝi estas kompara mapo. Apud la urboj buloj indikas la veturdaŭron de ordinara trajno. Sed aliaj buloj indikas la veturdaŭron de la futura TGV.

La 22an de septembro 1984, okaze de manifestacio pri fervojrimedoj en la stacidomo Paris-Lyon, la tiama franca Ministro de la transportfako deklaris:

"Laŭ la ĝenerala pensmaniero, la ideo pri grandrapida fervoja reto trans Eŭropo progresas, kun tia fervoja komunikilo, kiu transiros la francan orienton, al Germanio".

Post tiam aldoniĝis la decido konstrui transmarajn fervojojn en tuneloj, inter Francio kaj Britio. Karaj kolegoj, ni esperas, ke venonte, en kadro de IFEF-kongreso, ni povos informi vin pri tiuj laboroj.

(G.Mazaud)

FRGermanio:

Vojaĝu kuŝanta - en kupeoj por unu ĝis ok personoj!

Dumnokta vojaĝo ne estas novaĵo ĉe la fervojoj, litvagonoj jam de 1858 ekzistas. La nuntempaj litvagonoj ofertas laŭdezire kupeon unulitan, dulitan aŭ trilitan. La komforto estas hotelsimila - la krompago ankaŭ.

Jen kombinaĵo el dulita kaj trilita kupeo kun interliga pordo.

Por pli moderaj komfortopostuloj la fervojo de 1951 disponigas "kuŝvagonojn" kun seslokaj kupeoj de 2a klaso. Por iom plibonigi la oferton, novaj kuŝvagonaj kupeoj disponas pri elektra kurentprenilo kaj spegulo.

Tio estis ĉio kion la fervojoj ofertis por dumnoktaj vojaĝoj. Ĝis la pasinta jaro. Jen aperis du novaj kontrastaj variantoj:

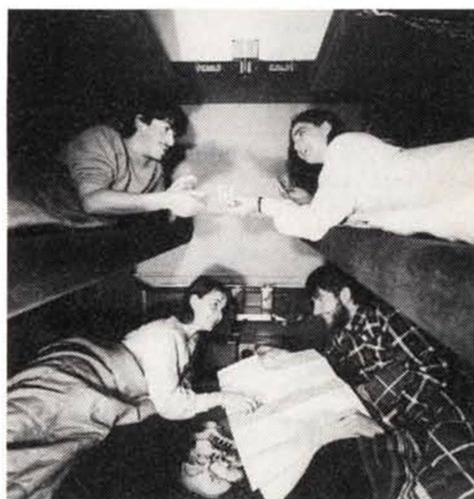
En Francio la esploristoj de la merkato asertis, ke ekzistas rimarkinda nombro da precipe junaj pasaĝeroj kiuj pretas rezigni pri la (pagenda) komforto se ili tamen povus vojaĝi kuŝantaj. Naskiĝis la "Kajuto 8", kvardek novaj vagonoj estas konstruitaj. Ili trafikas de Parizo al Amsterdamo kaj Venecio kaj internlande al Marseille, Nice, Bézier, Ventimiglia, Bourg-St-Maurice kaj Briancon. Kvarope ambaŭflanke de la kupea koridoro oni kuŝas unu super la alia, kapo - piedoj alterne, multe da spaco ne restas por sin movi aŭ stivi bagaĝon. Jen nova piktogramo - nova servo sen krompago.



En la cetera meza Eŭropo la merkat-esploristoj kontraŭe asertis, ke sesopa dumnokta kunesto de antaŭe fremdaj personoj ne konformas kun la komforto-ekspekto nuntempa. Certa nombro da pasaĝeroj pretas pagi iom pli por resti maksimume kvarope en unu kupeo de 2a klaso. Inter konatuloj oni plej multe profitas de la etoso: oni trinkas, legas, kartludas kaj matene komune kaftrinkas ĉe longa tablo - ĝuste por 4 personoj. La ideon komune realigas nuntempe 7 fervojoj, nome en ambaŭ germanaj ŝtatoj, en Danlando, Nederlando, Belgio, Aŭstrio kaj Svislando. Jugoslavio nur por internlandaj kuŝvagonoj aplikas tiun oferton, tamen laŭ alia tarifo. - Problemon alportas la fakto, ke en Italio kaj Francio ekzistas kuŝvagonoj kun kvarlokaj kupeoj de la klaso. Tial tiuj du landoj ne kunagas en la nova oferto "kvarope en dua klaso".

La foto (mi estu sincera) iom plibeligas la veron. Oni vidas nur kvar kuŝlokojn, sed vere ekzistas ses, la plej supraj restas neuzataj. Tamen ili ne povas resti vertikale je la vando, ĉar tiam la spaco sur la meza kuŝloko ne sufiĉus ... Tamen kelkaj aŭstriaj kuŝvagonoj (novkonstruitaj) antaŭvidis tion kaj ili plene disponigas la liberan spacon al nur kvar personoj. - do, bonan nokton, kvaropo!

(G.Ritterspach)



Nederlando:
Feria trajno por biciklistoj.

Jam dum multaj jaroj ni konas la specialajn trajnojn por vojaĝantoj kiuj deziras kunpreni la aŭtomobilon per la sama trajno. Plejofte feriantoj kiuj preferas veturigi sin dum la unuaj "ne-interesaj" mil kilometroj. El nia lando ili estas feriantoj al Jugoslavio, Italio, suda parto de Francio kaj Hispanio. Granda avantaĝo: dumnokte oni dormas kaj tamen la feria celo alproksimiĝas rapide.

Pasintjare ni vidis novan fenomenon: la specialan dumnoktan trajnon por biciklistoj feriontaj en Francio (Dordogne kaj Limousin). Kiel reakcio al la pasivaj "per-aŭtomobilaj" ferioj inklino venis esti pli aktiva dum la ferioj kaj en nia lando oni "remalkovris" la biciklon por la ferioj. Kompreneble la organizantoj de ferioj baldaŭ adaptis la programojn kaj oni ofertis restadon en hotelo inkluzive la luadon de biciklo. Sed la Nederlandano ege ŝatas sian propran biciklon: li konas ĝin kaj fidas nur ĝin. La enlanda transporto de bicikloj per trajno kompreneble jam dum multaj jaroj estas tute normala afero kaj pri tiu transportado la fervojoj fakte posedis la monopolon. Translima transportado nur eblis laŭ la "internacia bagaĝ"tarifo" malpli taŭga por iom grandskala transporto. Do: "truo en la merkato".

Aŭtobusentrepreno en Nederlando, kiu, kiel vojaĝagentejo ankaŭ organizas multajn vojaĝojn internaciajn, prenis iniciaton kaj konstruigis ŝose-remorkon, taŭgan malantaŭ aŭtobuso, kiu povis enhavi certan nombron (mi opinias ĉirkaŭ dudek) da bicikloj transportataj samtempe kun la posedantoj en la aŭtobuso. La fervoja kompanio, NS, ne restis senmova sed ekinterkonsentis kun la belga kaj la franca kompanioj. Pro la fakto ke la plej granda allogo por la biciklistoj estas Francio unue estis esplorendaj la eblecoj tien. El tio rezultis, kunlabore kun la vojaĝagentejo "France Individuelle", ke dum la somero en la jaro 1985a speciala trajno veturis entute sep fojojn el Nederlando al Francio. Forveturo el Nederlando en la vespero, alveno en franca destin-stacio matene.

La konsisto de la trajno estis: kelkaj tegmentitaj varvagonoj ekipitaj per stabloj por la bicikloj, sid- kaj kuŝvagonoj, restoraci-vagono. Internacia estis tiu kunmeto: la specialajn tegmentitajn vagonojn liveris SNCF, la sid- kaj kuŝvagonoj estis el la DB-vagonstoko (en la kadro de la komuna uzado laŭ speciala interkonsento inter DB kaj NS) kaj la restoraci-vagono estis NSa.



La sep trajnoj transportis entute 1848 biciklojn (1950 vojaĝantojn). Tiu nombro estis sufiĉe kuraĝiga por la iniciatintoj por daŭrigi la aferon.

Kelkaj pliboniĝoj en la venonta sezono eblos. Pasintjare ekzistis la malhelpo ke, pro vastaj rekonstrulaboroj en la centra stacidomo de Amsterdam, ne estis trovebla loko en tiu stacidomo por ŝarĝi kaj malŝarĝi la biciklojn. Do oni evitis Amsterdam: ŝarĝebleco ekzistis en Haarlem, Abcoude (antaŭurba stacieto apud Amsterdam) kaj Utrecht.

Laŭ la horaro en la venonta somero tiu ebleco estos en Amsterdam CS kaj Utrecht. Tiel ne plu bezonas ke la vojaĝantoj unue per enlanda trajno vojaĝu al Abcoude, kie haltas nur la ordinaraj trajnoj. Dum la nuna somero la speciala trajno veturos ĉiulunde ek de la 30a de junio ĝis inkluzive la 11a de aŭgusto. La ekveturtempo de Amsterdam CS estos je la 19a, de Utrecht je kvarono post la 20a kaj la alventempo en Limoges (limousin) estas je duono post la naŭa matene, en Souillac (Dordogne) du horojn poste. Uzinte la kuŝvagonon kaj matenmanĝinte en la restoraci-vagono oni freŝe povas komenci la unua ferian tagon.

Kelkajn vortojn pri la prezo: la vojaĝonto pagas totalsumon por si mem kaj la biciklo valida ek de ĉiu stacio en Nederlando ĝis Limoges aŭ Souillac. Por la kuŝvagono oni pagu krompagon. Por la restado en Francio nur estas rezervata loko sur kampadejo apuda.

Dum la nuna somero oni certe atendas pli da sukceso ol en la pasinta somero.

(W.L.van Leeuwen)

Pollando:
La Fervoja Ĉeflinio.

La Fervoja Ĉeflinio, la plej granda entrepreno de la pola fervojo, estas grava elemento en la trafika sistemo inter Silezio kaj Varsovio kaj la havenoj situantaj ĉe la Gdanska Golfo. Ĝi estas la unua enlenda fervoja linio kun rapida trafiko ebliganta konduki pasaĝertrajnojn kun rapideco de 250 km/h kaj vartrajnojn kun rapideco de 120 km/h.

Teknikaj-ekspluataj parametroj:
- maksimuma rapideco por pasaĝertrajnoj 250 km/h,
- pezo de vartrajnoj ĝis 5.000 kuntaraj tunoj,
- longeco de vartrajnoj - 150 kalkulaksoj.

Sistemo de trako
- minimuma radiuso de arko - 4000 m,
- maksimuma kliniĝo - 100 mm,
- minimuma radiuso de rondiga arko en oblonga profilo - 15.000 m,
-- maksimuma oblonga kliniĝo en stacioj - 1 ‰
- minimuma longeco de rekta enmetaĵo - 100 m,
- larĝeco de traka supro - 10,9 m,
- interspaco inter ĉeftrakoj en kaj ekster stacioj - 4,5 m,

Konstruo de trakbazo
- senbreĉa trako, reloj tipo S 60,
- ŝpaloj el dura ligno (1733 pec/km)
- tavolo de ŝtonrompaĵo sub ŝpalo - 30 cm,
- trakforkoj en ĉeftrakoj tipo S 60 je oblikvo - 1:18,5
- reljuntoj en trakforkoj: velditaj aŭ gluitaj.

Post la finkonstruo de la Fervoja Ĉeflinio oni enkondukis du trafikinterligojn per ekspresaj trajnoj: unu inter Varsovio kaj Katowice nomata "Górnik" kaj alia inter Krakovo kaj Varsovio nomata "Krakus". Oni mallongigis la veturdaŭron en ambaŭ kazoj je 1,5 horo. La ekspresaj trajnoj "Górnik" kaj "Krakus" estas trajnoj, kiuj post multnombraj eksperimentoj estas la unuaj en Pollando, kiuj veturas kun rapideco de 140 km/h, kun granda eblecrezervo pligrandigi la rapidecon.

La Fervoja Ĉeflinio estas investo, kiu prezentas eblecon por teknika progreso de Polaj Ŝtataj Fervojoj. Ĝi fariĝis eksperimenta kampo al kompleksa enkonduko de industriigitaj metodoj en fervoja konstruado, apogitaj sur maksimumaj unuecigoj de elementoj, utiligataj en la konstruado de inĝenieraj objektoj.

Finante mian mallongan informon, mi volus anonci la temon de la fakprelego por la venonta 39a IFEF-kongreso 1987 en Katowice - Pollando.

Antaŭ ĉirkaŭ 50 jaroj, la 15.12. 1936, estis transdonita al ekspluatado la unua elektrizita fervojlinio de Polaj Ŝtataj Fervojoj el Varsovio ĝis Otwock kaj Pruszków, komencante novan eraon en la historio de polaj fervojoj, de pola veturilara kaj elektroteknika industrioj.

En la pasinta jaro 1985 la longeco de elektrizitaj linioj ĉe Polaj Ŝtataj Fervojoj superis 8.900 km.

Unuan fojon oni elektrizis dum unu jaro pli ol 600 km de fervoja linio.

En la jaroj 1986-1990 oni antaŭvidas elektrizadon de pliaj 3.000 km. La 50jara historio de elektraj trakoj de Polaj Ŝtataj Fervojoj estos la temo de nia 39a IFEF-kongreso en Pollando.

(Fortuński)

SKOPJE - KUNVENO PRI MOVADAJ AFEROJ

En ĉeesto de kvardeko da kongresanoj reprezentantaj 12 landojn, kaj de la tuta estraro, la 23an de majo disvolviĝis en Skopje kunveno pri movadaj aferoj, sub prezido de d-ro Bolognesi (sekretario de IFEA) kaj gvidado de d-ro Menabene.

Oni konstatis, ke neniu landa asocio ĝis nun nomumis sian respondeculon pri tia agado kaj,por solvi tiun bedaŭrindan situacion, la prezidanto Giessner konsilis la afergvidantojn tion peti, rekte skribante al la prezidantoj de la diversaj landaj asocioj. Nur la hungara estas nomumita, sed li ne povis partopreni pro anticipa forveturo.

D-ro Menabene emfazis, ke la freŝdata starigo en Italio de interpartia Komitato pri la lingva problemo kreas tute novan situacion, kaj diris, ke kiu ajn propono (kiu venos de eksterlando favore al la oficialigo de Esperanto) povas esti akceptata en Italio per la vigla subteno de tiu interpartia Komitato.

Li klarigis, ke la poresperanta agado de la IFEF-sekcioj povas efektiviĝi en 5 direktoj:

1) oficialigo de Esperanto en la rilatoj inter la fervojaj administracioj;
2) agado ĉe la FISAIC-sekcioj por levi ĉie (laŭ la itala ekzemplo) la lingvan problemon. Menabene varme konsilis organizi, kie tio eblas, publikajn debatojn pri la eŭropa lingva problemo (kiel en Italio), kaj deklaris sin preta partopreni en tiaj debatoj;
3) oficialigo de Esperanto en la rilatoj inter sindikatoj;
4) inter partioj, kaj
5) en Eŭropa Asocio de Fervojistoj (AEC).

Dum la agado por efektivigi la punktojn 1 kaj 2 estas tasko de la landaj IFEF-sekcioj aŭ de iliaj lokaj grupoj, la agado rilatanta la punktojn 3,4,5 estas tasko de la unuopaj IFEF-membroj kiam ili estas samtempe membroj de iu partio, sindikato aŭ de AEC.

Ili devas nepre skribi en ties respektivaj gazetoj artikolojn pri la lingva problemo (laŭ la itala ekzemplo). Tiu, kiu volus tion fari -, sed ne kapablas - povas utiligi tiujn publikigitajn en la gazetoj italaj. Ili estas disponeblaj ĉe Menabene, kies fervoja adreso estas:

FS
Istituto Sperimentale
(Dr.Menabene)
ROMA.

En respondo al la interveno de angla partoprenanto, Menabene asertis, ke la interpartia Komitato jam decidis restarigi la italan parlamentan grupon "Amikoj de Esperanto" kaj ke, poste, ĝi certe zorgos pri la kunordigo de la agado inter tiu restarigita grupo kaj la brita grupo.

Fine d-ro Bolognesi informis, ke grupo da italaj fervojistoj, samtempe membroj de IFEF kaj de AEC, intencas starigi en la kadro de eŭropa ekonomia Komunumo novan fervojistan asocion, kies celo estas favori la eŭropan politikan unuiĝon.

Ĝia provizora titolo estas FEF (Fervojista Eŭropa Federacio) kaj ĝia sola lingvo estos Esperanto. Necesas dudeko da eksterlandaj fervojistoj (de la ŝtatoj en EK) por starigi oficiale la novan asocion kiu estos la sola en eŭropa ekonomia Komunumo, kiu havos la rajton interrilati kun la eŭropaj Instancoj.

Ĝi naskiĝos sub la protektado de la itala interpartia Komitato pri la lingva problemo.

Eŭropa manifesto kaj skizo de eŭropa statuto estas haveblaj ĉe Menabene.

La sekretario de IFEA
(D-ro Romano BOLOGNESI)

NIAJ JARKUNVENOJ

Francio:
Generala jarkunveno de FFEA

De la 26a ĝis la 28a de septembro 1986 okazos la FFEA-jarkunveno en Parizo. La programo konsistas el jenaj punktoj:

- 26an de septembro: akceptado de la partoprenantoj, publika estrara kunsido (nur por FFEA-anoj), komuna vespermanĝo.
- 27an de septembro: ĝenerala kunsido (matene), tagmeza bankedo, kultura programo (posttagmeze), libera vespero.
- 28an de septembro: tuttaga ekskurso al Fontainebleau (vizito de la kastelo kaj de la arbarego, vizito de la urbeto Milly-la-Forêt).

Informoj kaj aliĝiloj estas haveblaj ĉe:
Franca Fervojista Esperanto Asocio,
1 bis, rue d'Athènes, F-75009 Paris.

NEKROLOGO

Je la 20a de aprilo forpasis en Groningen (NL) la Nestoro de la nederlanda Rondo KLAAS KOSTER en la aĝo de 91 jaroj. Li aniĝis en Fern tuj okaze de la fondo en novembro 1946a. Tiam li jam longe estis esperantisto, jam antaŭ la milito li estis aktiva en la Esperantomovado en Nederlando. Dum multaj jaroj li estis tre aktiva membro, ĉeestis en ĉiuj kunvenoj kaj ofte instigis la estraron per saĝaj konsiloj.

La plej aĝuloj neniam forgesos lian amikecon.

Kunsente ni kondolencas la edzinon kaj la filinon kun familio.

IFEF

FERVOJA KORESPONDA SERVO

J. Demissy, 18 Avenue du Lieutenant Bourguignon, F-55600 Montmedy.

Indiku viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)ojn, kaj pri kiaj temoj ktp. Aldonu internacian respondkuponon (aŭ francajn poŝtmarkojn) por ĉiu dezirata korespondadreso.

ENHAVO

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en septembro, estas 10.8.1986

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved